

RIKTLINJER FÖR PARKERING I VÄSTERÅS

Beslutade av kommunfullmäktige 2015-11-05

Uppdaterade enligt beslut i kommunfullmäktige
2021-11-11 respektive 2022-09-01

VERSION 2023-06-02



VÄSTERÅS STAD

Program	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet med utvecklingen av Västerås som ort inklusive koncernen Västerås stad
Policy	uttrycker värdegrunder och förhållningssätt för arbetet i koncernen Västerås stad
Handlingsplan	anger strategier och konkreta åtgärder för att nå den politiska viljeinriktningen och fastställda mål på olika nivåer i organisationen
Riktlinje	säkerställer ett riktigt agerande och en god kvalitet i handläggning och utförande i koncernen Västerås stad

Innehåll	
Uppdatering av dokumentet.....	4
Sammanfattning.....	4
Inledning	5
Syfte	5
Behov eller efterfrågan	6
Utgångspunkter	7
Fastighetsägarens skyldigheter och möjligheter	7
Vad säger plan- och bygglagen?	7
Villkor för parkeringsköp	7
Parkeringstal i andra kommuner	8
Utgångspunkt för cykelparkeringstal	8
Parkering för cykel	9
MÅTT CYKELPARKERING	10
DEN PERFEKTA CYKELPARKERINGEN	11
Parkering för bil	12
GÅNGAVSTÅND	13
BILPARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	14
Parkering för motorcykel och moped	15
Parkeringstal för bil och cykel i Västerås	16
Principer för parkeringstal för bostäder	16
Principer för parkeringstal för verksamheter	17
Zonindelning för parkeringstal	18
Särskild parkeringsutredning	19
Bygga mer parkering än parkeringstalen anger	20
Framtidssäkrade parkeringstal	20
Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning	20
Flexibla parkeringstal	22
Beräkna grundtal	24
Välj reduktion	24
REDUKTIONSMÖJLIGHETER FÖR FLERBOSTADSHUS	25
REDUKTIONSMÖJLIGHETER FÖR VERKSAMHETER	32
REDUKTION FÖR SAMNYTTJANDE	34
Upprätta reservplan	35
Räkneexempel	35
Bygga mindre parkering än vad de flexibla parkeringstalen möjliggör	36
Parkeringstal för bil.....	38
Parkeringstal för cykel.....	39

Zonkartor för parkeringstal.....	40
Samtliga zoner	40
Centrala Västerås.....	41
Skultuna Tillberga	42

Uppdatering av dokumentet

Detta dokument har uppdaterats i enlighet med besluten i kommunfullmäktige 2021-11-11 respektive 2022-09-01. Besluten gällde införandet av nya parkeringstal för bostäder i flerbostadshus i zon 2 och zon 4 samt ett uppdrag om att genomlysna stadens mobilitetsåtgärder med syfte att förenkla och konkretisera. Genomlysningen har resulterat i ett nytt upplägg för flexibla parkeringstal. Därtill har broschyren "Den perfekta cykelparkeringen" integrerats i detta dokument för en smidigare hantering av cykelparkeringsfrågor.

Även redaktionella justeringar har genomförts för att kunna presentera ett sammanhängande dokument.

Sammanfattning

Västerås växer. I stadens vision nämns att satsningar på det centrala boendet i kombination med ett livfullt utbud av aktiviteter och handel stimulerar till både upplevelser och avkoppling. En av strategierna i Västerås översiktsplan 2026 är att bygga staden inåt. Med fler invånare, fler besökare och fler inpendlare krävs en genomtänkt parkeringsplanering.

Planering av parkeringar är ett kommunalt ansvar. Tillgång till parkeringsplatser för cyklar, bilar och andra fordon är en förutsättning för att trafiken i Västerås ska fungera smidigt. För att styra parkeringsplaneringen har kommunfullmäktige antagit Program för parkering i Västerås 2015-2026 med tillhörande Parkeringsriktlinjer, vilka beskrivs i detta dokument. Programmet för parkering visar på stadens viljeinriktningar för parkering. Riktlinjerna konkretiserar innehållet i programmet. De syftar till att säkerställa en god kvalitet i parkeringsplaneringen genom hela planprocessen, från översiktlig planering till bygglovshandläggning. Både programmet för parkering och riktlinjerna för parkering bygger på mål och idéer från Översiktsplan 2026, Trafikplan 2026, Klimatprogrammet och andra styrande dokument.

Riktlinjerna omfattar utformning av parkering och parkeringstal för cykel och bil. Parkeringstalen anger det minsta antal parkeringsplatser som måste ordnas vid ny- eller ombyggnation av en fastighet. För bilparkering handlar det om att hitta en balans mellan framtida parkeringsefterfrågan, samhällsekonomi och en effektiv markanvändning. För cykelparkering handlar det om att se till att det finns många och attraktiva cykelparkeringar så att cyklandet kan öka.

Västerås stad tillämpar flexibla parkeringstal. Det innebär att en fastighetsägare kan få reduktion på parkeringstalen för bil genom att arbeta med åtgärder som till exempel bilpool eller faciliteter för cyklister. Reduktionen räknas fram stegvis utifrån ett grundtal som baseras på exploateringsläge i staden. Riktlinjerna för parkering innehåller räkneexempel som visar hur parkeringstalet för bil kan sänkas genom att fastighetsägaren medvetet arbetar för att främja hållbara transporter.

Inledning

Kommunen har ansvaret för planering av parkeringar för bil, cykel och andra fordon i Västerås. För att lägga grunden för en god parkeringsplanering finns i Västerås tre styrande dokument. Programmet för parkering i Västerås 2015-2026 (antaget av kommunfullmäktige 2015) visar på stadens övergripande viljeinriktning kring parkeringsfrågor. Riktlinjer för parkering i Västerås konkretiserar innehållet i programmet och omfattar utformning av parkeringsplatser, zoner, parkeringstal och flexibla parkeringstal för nybyggnation och ändrad användning. I figuren nedan redovisas hur de styrande dokumenten kring parkering relaterar till varandra.



Att förändra parkeringstalen och på så sätt minska efterfrågan på parkering är en långsiktig process. Ett första steg togs redan 2007 när kommunfullmäktige antog parkeringsriktlinjer med möjlighet till sänkta parkeringstal i lägen med god gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkeringstalen i detta dokument ger ännu större möjlighet till flexibilitet. Genom att bygga i centrala, kollektivtrafiknära lägen hålls efterfrågan på parkering nere. Genom att fastighetsägaren åtar sig att tillhandahålla cykelparkering, bilpool eller andra mobilitetslösningar kan parkeringstalet därtill sänkas.

Syfte

Syftet med att skapa riktlinjer för parkering är att säkerställa en god kvalitet i parkeringsplaneringen genom hela byggprocessen, från översiktlig planering till bygglovshandläggning.

Stadens arbete med parkering ska, enligt målen i programmet för parkering, bidra till:

- Effektivt markutnyttjande
- Hållbart resande
- Samhällsekonomiskt gynnsamt stadsbyggande
- Skapande av attraktivare stadsmiljöer
- En mer tillgänglig stad

Behov eller efterfrågan

Vid beräkning av hur många parkeringsplatser som krävs vid olika typer av markanvändning talar man ofta om parkeringsbehov. Det är viktigt att skilja på parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan. Ordet behov innebär att något inte går att påverka medan efterfrågan bättre speglar vad som menas, nämligen att antalet parkeringar påverkas av bland annat pris, gångavstånd och om det finns alternativa färdmedel till bilen.

Utgångspunkter

Fastighetsägarens skyldigheter och möjligheter

Fastighetsägaren är skyldig att ordna parkeringsplatser både för cyklar, bilar och andra motorfordon. Detta kan ske genom att fastighetsägaren bygger parkeringsplatser på mark, i garage under mark eller i separat parkeringsanläggning i enlighet med riktlinjerna i detta dokument. Fastighetsägaren kan inte undgå skyldigheten att ordna parkering för att ytor saknas på den egna tomten.

Istället för att ordna parkering på den egna fastigheten har fastighetsägaren möjlighet att säkra tillgången till bilparkeringsplatser genom att göra ett parkeringsköp. Det innebär att kommunen eller en annan aktör åtar sig att ordna bilplatser. Det finns två typer av parkeringsköp. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till kommunen. Genom friköpet förbinder sig kommunen att hålla parkeringsplatser tillgängliga för fastigheten, till exempel i en gemensam parkeringsanläggning. Vid avlösen förbinder sig fastighetsägaren att hyra parkeringsplatser i en parkeringsanläggning till en årlig kostnad. I avtalet om avlösen kan även ingå att fastighetsägaren ska bidra till de anläggningskostnader som kan uppstå.

Vad säger plan- och bygglagen?

I plan- och bygglagen¹ 8 kapitlet anges följande om parkering:

9§ En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att..."

...4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon..."

... Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta."

"10 § Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om friyta i 9 § första stycket 4 och andra stycket ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd."

Villkor för parkeringsköp

Det är kommunen som anger vilka krav som ska uppfyllas för ett giltigt parkeringsköp. I Västerås är det teknik- och fastighetsförvaltningen som anger vilka krav som ska uppfyllas för ett giltigt parkeringsköp. Kraven kan exempelvis röra varaktighet, rimlig närhet och omfattning. På så sätt kan kommunen styra hur många parkeringsplatser som byggs och i vilka lägen.

¹ Plan- och bygglag 2010:900 med ändringar till och med 2022:1084

Parkeringstal i andra kommuner

Parkeringsfrågor och parkeringstal har varit i fokus för diskussion i många svenska kommuner under det senaste årtiondet. En jämförelse av olika parkeringstal kan därför vara intressant, men det ska samtidigt tas i beaktning att olika kommuner har olika planeringsförutsättningar och politiska viljeriktningar att ta hänsyn till, vilket kan påverka parkeringstalen.



Vid parkeringsriktlinjernas antagande år 2015 hade Göteborg, Uppsala och Örebro bilparkeringstal på sex, sju respektive åtta bilplatser per 1000 kvm bruttoarea i innerstaden, vilket kan jämföras med Västerås sju platser per 1000 kvm bruttoarea för bostäder exklusive besök i zon 1. Många kommuner har dock uppdaterat sina parkeringsriktlinjer och parkeringstal sedan dokumentets antagande, vilket gör att en ny jämförelse bör tas fram vid en mer omfattande uppdatering eller revidering av detta dokument.

Utgångspunkt för cykelparkeringstal

Ett mål i Trafikplan 2026² är att antalet resor med cykel ska öka med minst 20 procent till år 2026 från år 2011. I dessa riktlinjer antas antalet cykelparkeringsplatser behöva öka med minst 25 procent, gärna mer för att klara detta mål.



Antalet cykelparkeringsplatser som krävs för en exploatering är beroende av var fastigheten är lokaliserad samt vilken typ av verksamhet som kommer att bedrivas inom fastigheten. Parkeringstalen för cykel presenteras i tabellen "Parkeringstal för cykel" i slutet av detta dokument.

² Trafikplan 2026, Västerås stad. Antagen av kommunfullmäktige 2014.

Utformning och lokalisering

Parkering för cykel

En attraktiv cykelparkering bör utformas utifrån aspekter som trygghet, säkerhet, tillgänglighet, skötsel och gestaltning.



Cyklisten vill känna sig trygg när cykeln parkeras. Det säkerställs bland annat genom god belysning och en genomtänkt placering av cykelparkeringen. Tillfartsvägen till cykelparkeringen ska vara väl ansluten till gång- och cykelvägnätet så att cyklisten till exempel inte behöver korsa en bilparkeringsyta.

Cyklisten ställer höga krav på att cykelparkeringen ska finnas i direkt anslutning till målpunkten. En felplacering av cykelställen på bara några meter kan ibland vara avgörande för att de inte används. En korttidsparkering för boende eller besökande ska därför placeras så nära målpunkten som möjligt. Det maximala avståndet varierar beroende på hur länge cyklisten ska parkera, men utgångspunkten är att det ska vara maximalt 25 meter.

För att minska risken för stöld ska ramen på cykeln enkelt kunna låsas fast, oavsett typ av cykel. Det behöver därför finnas plats för olika typer av cyklar på en cykelparkering, både vad gäller själva parkeringsplatsen och vägen till parkeringsplatsen. Till exempel är det allt vanligare med mountainbikes, lådcyklar och cyklar med cykelkärror vilka kräver större yta för både parkering och back-samt vändutrymmen än en vanlig cykel. Minst tio procent av cykelparkeringsplatserna ska anpassas för mer ytkrävande typer av cyklar.

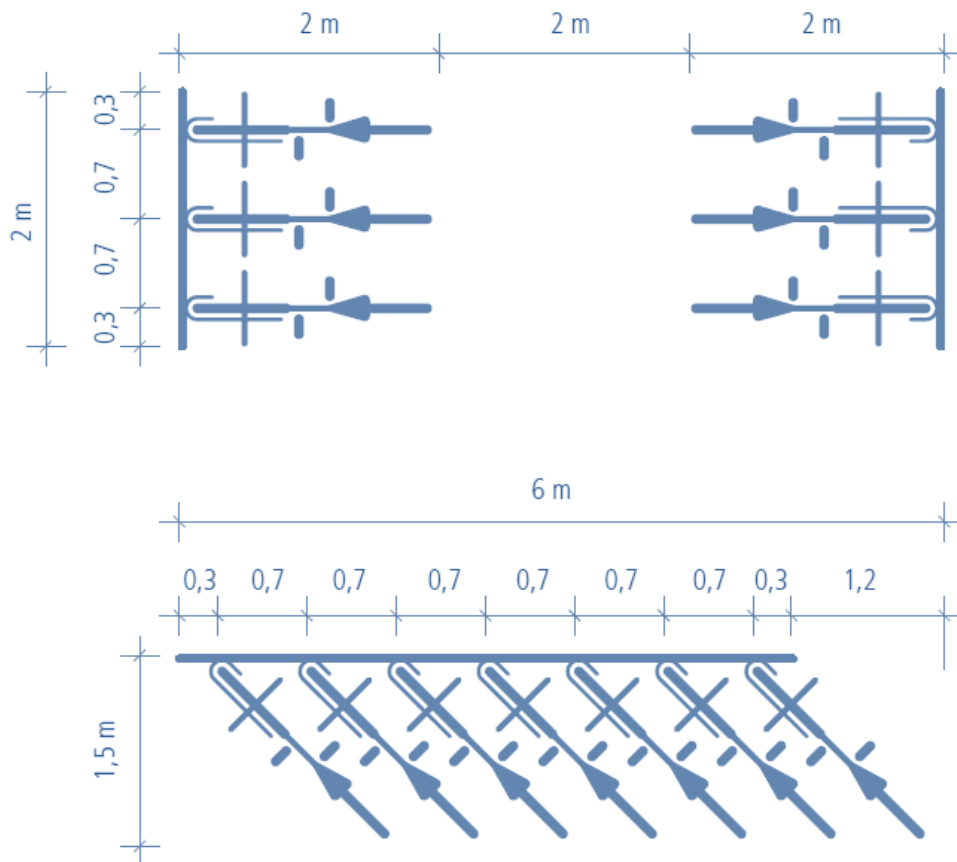
Cykelparkeringen ska vara tillgänglig för alla cyklister. Inga branta lutningar eller nivåskillnader ska hindra åtkomsten. Det ska finnas tillräckligt med platser som inte kräver någon fysisk styrka för att parkera. Synsvaga och blinda är hjälpta av att det finns taktill beläggning som kan kännas med käpp runt cykelstället så att de inte går in de parkerade cyklarna, framförallt utomhus.

Ett cykelgarage ska vara utformat så att det är smidigt att ta sig in i det med sin cykel, till exempel med automatisk dörröppnare. Dörröppningen samt ytan närmast entrén ska också vara tillräckligt bred för att cyklisten bekvämt ska kunna passera med lådcykel eller cykelkärra.

MÅTT CYKELPARKERING

Minst 0,7 meter behövs mellan varje cykel för både raka och vinklade cykelparkeringsplatser för att möjliggöra god åtkomst till att parkera sin cykel på ett smidigt och säkert sätt. 0,3 meter behövs på var sida om cykelstället så att cykelstyret inte sticker ut utanför parkeringsytan. För att minska platsåtgången för en cykelparkering kan till exempel parkeringar där vartannat cykelställ är upphöjt användas.

Observera att större ytor krävs för större cyklar såsom lådcyklar och cykelkärror.



DEN PERFEKTA CYKELPARKERINGEN

För att fastighetsägare ska kunna leva upp till Västerås stads ambition om tillskapandet av attraktiva cykelparkeringsplatser behöver nedanstående punkter tas i beaktning vid ny- eller ombyggnation.

Grundkrav för utformning av attraktiva cykelparkeringsplatser
✓ Cykelparkeringen ska vara lokaliserad närmare målpunkten än motsvarande bilparkering, maximalt 25 meter från målpunkten. Gästparkering placeras med fördel i direkt anslutning till entrén.
✓ Cykelställen ska vara rymliga och varje cykel har därför gott om utrymme i breddled, med ett centrummått om minst 0,7 meter. Ofta är det bredden på styret som avgör om en cykel får plats mellan två andra. En cyklist vill inte behöva knuffa sig in eller ut ur parkeringsplatsen, lika lite som en bilist vill knuffa sig ut ur bilen när den står i en parkeringsruta.
✓ Cykelns ram ska kunna låsas fast på ett enkelt sätt. Cykelställ där enbart framhjulet körs fast i en bygel är inte tillräckligt.
✓ Hänsyn ska tas till olika typer av cyklar och de särskilda ytbehov som dessa innebär. Minst tio procent av cykelparkeringsplatserna ska avsättas för cyklar som tar upp större plats, som lådcyklar och cykelkärror.
✓ Cykelrum både inomhus och utomhus ska ha automatiska dörrar och anpassad storlek på dörröppningar.
✓ Det ska finnas tillräckligt med utrymme i cykelgarage och på cykelparkeringsytor för att kunna leda, backa och vända olika typer av cyklar.
✓ Kringutrustning såsom luftpump ska finnas om det är en parkering med mer än 20 cyklar och det är mer än 500 meter till närmsta luftpump.
✓ En skötselplan ska finnas. Den ska omfatta bortforsling av cykelvrak, städning av glaskross och skräp, snöröjning och underhåll av eventuell kringutrustning och lås.
✓ Ett anslag ska finnas med kontaktuppgifter för felanmälan.
✓ Anslutningsvägarna till cykelparkeringen ska upplevas som gena och attraktiva. De ska vara utformade med tanke på trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet.
✓ Gestaltningen ska visa cyklisten rätt, anpassa parkeringen till omgivningen och bidra till stadsrummet på ett positivt sätt.
✓ Cykelparkeringen ska utformas med trygghet i fokus. Belysningen ska vara god, liksom möjligheterna till överblick över cykelparkeringen.
✓ Parkeringen ska vara utformad utan branta ramper eller plötsliga nivåskillnader och placeras helst i markplan. Cyklisten ska inte behöva vara fysiskt stark för att parkera.
✓ Parkeringen ska vara utformad så att personer med synnedsättning ska kunna känna och undvika parkeringen. Passagemåtten ska vara anpassade så att personer med rörelsenedsättning kan passera.
✓ Cykelparkeringen ska ha påkörningsskydd vid kanten av cykelställen, ha fungerande vattenavrinning och vara anpassad för entreprenadfordon för underhåll. Underlaget bör därför vara asfalt eller plattor som låser i varandra.
✓ Cykelparkering utomhus ska ha väderskydd vid behov. Om cykelparkering placeras under träd kan det innebära sav och fågelträck på cyklarna, vilket innebär att ett skyddande tak med belysning är önskvärt. Vid skydd i form av tak krävs alltid bygglov. Vid uppförande av tak ska gestaltningen beaktas.
✓ Cykelparkering inomhus ska lokaliseras till säkra, låsta utrymmen.

Parkering för bil

Traditionellt har mycket av parkeringsefterfrågan lösts genom anläggandet av markparkeringsplatser, även i centrala delar av våra städer. För att uppnå målen om en attraktiv stadsmiljö och ett effektivt markutnyttjande ska efterfrågan på parkeringsplatser i största möjliga utsträckning tillgodoses med samlade parkeringsanläggningar i flera våningar eller under mark.



I externa lägen där marktillgången är god kan markparkering vara ett alternativ. Vid anläggning av markparkering ska särskild hänsyn tas till dagvattenfrågan. Genom att anlägga permeabla (genomsläppliga) kör-/parkeringsytor eller bäddar för infiltration säkerställs att dagvatten hanteras på ett hållbart sätt. Samtliga parkeringsytor och parkeringsanläggningar ska utformas så att dagvatten tas om hand genom till exempel gröna tak, semipermeabla ytor eller svackdiken.

I centrala lägen byggs bilparkering i första hand i parkeringsanläggningar eller i underjordiska garage. På så sätt åstadkoms ett effektivare markutnyttjande och en attraktivare stadsmiljö. Dessutom ökar förutsättningarna för en mer marknadsanpassad prissättning av parkeringarna.

Gångavståndet till parkeringsanläggningen har betydelse för hur attraktiv bilen uppfattas i relation till andra transportsätt. Ett sätt att stärka förutsättningarna för hållbart resande är att parkeringsanläggningen lokaliseras så att närmsta kollektivtrafikhållplats ligger på kortare gångavstånd än bilparkeringen.

Till parkeringsanläggningar hänvisas de parkeringskunder som vill stå under en längre tid. Det ska alltid finnas möjlighet för angöring (på- och avstigning samt i- och urlastning) i närheten av entrén. För korttidsparkering kan platser på gatumark upplåtas i vissa särskilda fall. Detta beskrivs närmare i programmet för parkering.

Parkeringshus kan ofta användas som bullerskärm mot väg, järnväg eller annan störande verksamhet. Parkeringshus bör utformas så att verksamheter kan inrymmas i bottenplan ut mot gatan. På så sätt undviks de slutna fasader som annars kan känneteckna storskaliga parkeringslösningar. Parkeringshusen ska utformas med fokus på trygghet. God belysning är nödvändig. Planlösningen ska säkerställa god överblick över våningsytan.

GÅNGAVSTÅND

Gångavståndet behöver beaktas vid lokalisering av parkeringsplatser, särskilt på platser med konkurrens om ytorna såsom i city. Gångförbindelserna mellan parkering och målpunkt ska vara trygga och trafiksäkra. Acceptabla gångavstånd skiljer sig åt mellan olika typer av verksamheter. De gångavstånd som tillämpas i Västerås presenteras i tabellen nedan.



MARKANVÄNDNING	GÅNGAVSTÅND	KOMMENTAR
Parkering och angöring för rörelsehindrade	Max 25 m till målpunkt	Avståndet styrs av Boverkets byggregler.
Besökare till vårdinrättning	Särskild parkeringsutredning krävs	Vid vårdinrättningar kan en stor andel av besökarna vara i behov av parkeringsplats nära entrén. Därför behöver gångavståndet mellan parkeringsplats och målpunkt studeras i en särskild parkeringsutredning.
Handel och verksamheter, besökare	Max 300 m	Lediga parkeringsplatser nära butiker har visat sig ha betydelse för handelns omsättning.
Handel, angöring för lastning och lossning	Max 75 m till målpunkt	De flesta butiker i city har möjlighet till angöring via Citytunneln. På andra platser i staden och på platser i city där detta inte är möjligt behövs närhet till angöringsplatser.
Sysselsatta	Max 800 m	I enlighet med den prioriteringsordning som i program för parkering, där sysselsatta prioriteras lägre än till exempel boende och besökare.
Boende	Max 500 m	Syftet är att ge möjlighet till långtidsparkering inom acceptabelt avstånd från bostaden.
Besökande till boende	Max 500 m	Parkering ska kunna ske inom acceptabelt avstånd från bostaden.
Utpendlare	Max 300 m från parkeringsplats till större bytespunkt för kollektivtrafik. Max 500 m från parkeringsplats till stort resecentrum där cykelparkeringar och plats för avsläppning och upphämtning, taxi och kollektivtrafikanslutningar konkurrerar om utrymmet.	Pendlare har ofta en relativt lång restid och önskar parkering i nära anslutning till en attraktiv bytespunkt.

BILPARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE

Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för rörelsehindrade personer ska Boverkets byggregler³ och Boverkets föreskrifter⁴ följas. Västerås stad rekommenderar också att handboken Bygg Ikapp⁵ tillämpas.



Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Därutöver ska det finnas en angöringsplats inom samma avstånd. För en del människor är ett mycket nära avstånd helt avgörande för om en målpunkt kan besökas. Därför ska alltid minsta möjliga avstånd till entré eftersträvas även om reglerna tillåter upp till 25 meter. Angöringsplats bör enligt handboken Bygg Ikapp helst anordnas inom fem meter från entré.

Parkeringsplatser rörelsehindrade ska också, enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd avseende allmänna platser, anordnas vid viktiga målpunkter såsom exempelvis parker, fritidsområden, campingplatser och friluftsbad.

För utformningen av parkeringsplatser för rörelsehindrade hänvisas till avsnitt 3:122 i Boverkets byggregler. Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anpassas efter behov i det enskilda fallet enligt samma avsnitt och vara minst den andel som rekommenderas i Bygg Ikapp (år 2015 var andelen fem procent). Andelen avrundas till närmaste heltal, dock ska alltid minst en plats avsättas. Det är viktigt att dimensionera antalet med tanke på samtliga användargrupperns behov, till exempel boende, sysselsatta och besökare.

För anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha svårighet att röra sig längre sträckor, till exempel vårdinrättningar, behöver behovet av parkering studeras i en särskild parkeringsutredning. För sådana anläggningar och lokaler kan en högre andel parkeringsplatser för rörelsehindrade än vad som rekommenderas i Bygg Ikapp bedömas som lämplig.

När parkeringsfrågan redovisas för ett exploateringsprojekt ska det tydligt framgå hur parkering för rörelsehindrade avses lösas. I de fall ett särskilt utlåtande från en sakkunnig inom tillgänglighetsfrågor finns, ska frågan om parkering för rörelsehindrade belysas i utlåtandet.

³ Boverkets byggregler (föreskrifter och allmänna råd) BFS 2011:6 med ändringar till och med BFS 2015:3 (BBR 22)

⁴ Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader. BFS 2011:5 (ALM 2)

⁵ E. Svensson. Bygg Ikapp för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning, Svensk Byggtjänst, 2015.

Parkering för motorcykel och moped

En motorcykel-/mopedparkering av god standard har en jämn ytbeläggning så att fordonet står stadigt. Behovet av väderskydd finns framför allt för mopeder. Parkeringen ska vara placerad på en plats med insyn och god belysning för att stärka tryggheten. Precis som för cykelparkering efterfrågar förarna ofta möjligheten att kunna låsa fast mopeden eller motorcykeln.



Efterfrågan på parkering för moped och motorcykel varierar beroende på verksamhet och geografiskt läge. Därför har inga parkeringstal för tvåhjuliga fordon som moped och motorcykel tagits fram. Det är upp till fastighetsägaren att undersöka behovet av sådana parkeringsplatser och vid behov skapa dem. Vid nyanläggning av större parkeringsanläggningar bör platser för motorcykel och moped alltid märkas ut och förses med möjligheter till fastlåsning.

Parkeringsstal för bil och cykel i Västerås

Parkeringsstalen visar på det minsta antal parkeringsplatser som kommunen bedömer kommer att efterfrågas på eller i närheten av en fastighet. Platserna ska ordnas på kvartersmark. Parkeringsstalen ska säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsplatser för att möta den parkeringsefterfrågan som finns vid ny- eller ombyggnation. För bilparkering handlar det om att hitta en balans mellan parkeringsefterfrågan och en effektiv markanvändning. För cykelparkering handlar det om att se till att det finns många och attraktiva cykelparkeringar så att cyklandet kan öka.



Parkeringsstalen för cykel och bil är minimala. Detta innebär att det inte är tillåtet att bygga färre parkeringar än vad som anges i riktlinjerna, om inte flexibla parkeringstal tillämpas eller en särskild parkeringsutredning genomförs. För att kunna sänka parkeringstalet för boende vid nybyggnation krävs att man kan förvänta sig att de boende i lägre utsträckning kommer att äga egen bil. Centralt läge, närhet till service, god kollektivtrafik, goda anslutningar till gång- och cykelvägnätet, cykelparkering av hög kvalitet och tillgång till bilpool är några faktorer som bedöms kunna påverka bilinnehavet. Se vidare i avsnitten om ”Flexibla parkeringstal” respektive ”Särskild parkeringsutredning”.

I parkeringstalen ingår boende-, arbetsplats- och besöksparkeringar. För vissa typer av verksamheter (till exempel idrottshallar, vårdinrättningar, båtplatsparkeringar och större handelsanläggningar) saknas parkeringstal. Då krävs en särskild parkeringsutredning för att visa på antalet parkeringsplatser som behövs. Krav kan också ställas på redovisning av var eventuell ytterligare parkering kan skapas, om parkeringsefterfrågan skulle visa sig vara högre än beräknat. Behov av denna redovisning avgörs från fall till fall.

Parkeringssefterfrågan varierar beroende på geografiskt läge i kommunen, därför har kommunen delats in i olika zoner. Parkeringsstal för bil och cykel finns i slutet av detta dokument.

Principer för parkeringstal för bostäder

Inriktningen för parkeringstalen för bostäder är att boende som har bil ska kunna parkera denna på acceptabelt gångavstånd från bostaden. Taxestrukturen ska uppmuntra till att bilen lämnas hemma. Genom att den boende kan lämna bilen hemma under dagen, minskar incitamentet att ta bilen till jobbet, i synnerhet om parkeringen vid arbetsplatsen är avgiftsbelagd. Acceptabelt gångavstånd till boendeparkering kan vara upp till 500 meter, förutsatt att parkeringsplats för rörelsehindrade, angoringsplats och möjligheter till lastning och lossning finns i anslutning till bostadsfastigheten.

De bilparkeringstal för bostäder som antogs 2015 baserades på uppgifter om bilinnehav för boende i de olika zonerna. Bilinnehavet var lågt i centrala Västerås och i vissa stadsdelscentrum. I serviceorterna och på landsbygden var bilinnehavet högt, liksom i en del bostadsområden som ligger i utkanten av Västerås. Till följd av kommunfullmäktiges beslut (2021-11-11) om höjda parkeringstal för bostäder i flerbostadshus i zon 2 och zon 4 så är dessa parkeringstal inte längre beräknade utifrån uppgifter om bilinnehav.

Samtliga boende ska ha möjlighet att äga en cykel och ha denna parkerad vid bostaden. Dessutom ska det finnas möjlighet för besökare till bostäderna att ställa sin cykel i anslutning till bostaden. Cykelparkeringsplatserna avsedda för boende ska främst lokaliseras i låsta cykelgarage eller i andra säkra, låsta utrymmen. För besökande till bostäder bör cykelparkering uppföras i direkt anslutning till entrén och erbjuda ramlåsning.

Principer för parkeringstal för verksamheter

Parkeringstalen för verksamheter baseras på andelen sysselsatta och besökare som tar bilen till de olika typerna av anläggningar. Inriktningen för parkeringstal för verksamheter är att sysselsatta och besökare som väljer att köra bil ska ha möjlighet att parkera i närheten av verksamheten.

Acceptabelt gångavstånd för sysselsatta till verksamheter kan vara upp till 800 meter, förutsatt att angöringsplats och möjligheter till lastning och lossning finns i anslutning till verksamheten. I samma tabell kan utläsas att acceptabelt gångavstånd för besökare till verksamheter kan vara upp till 300 meter. Parkering i direkt anslutning till och på fastigheten reserveras i första hand för rörelsehindrade, på- och avstigning samt för eventuella delade fordon.

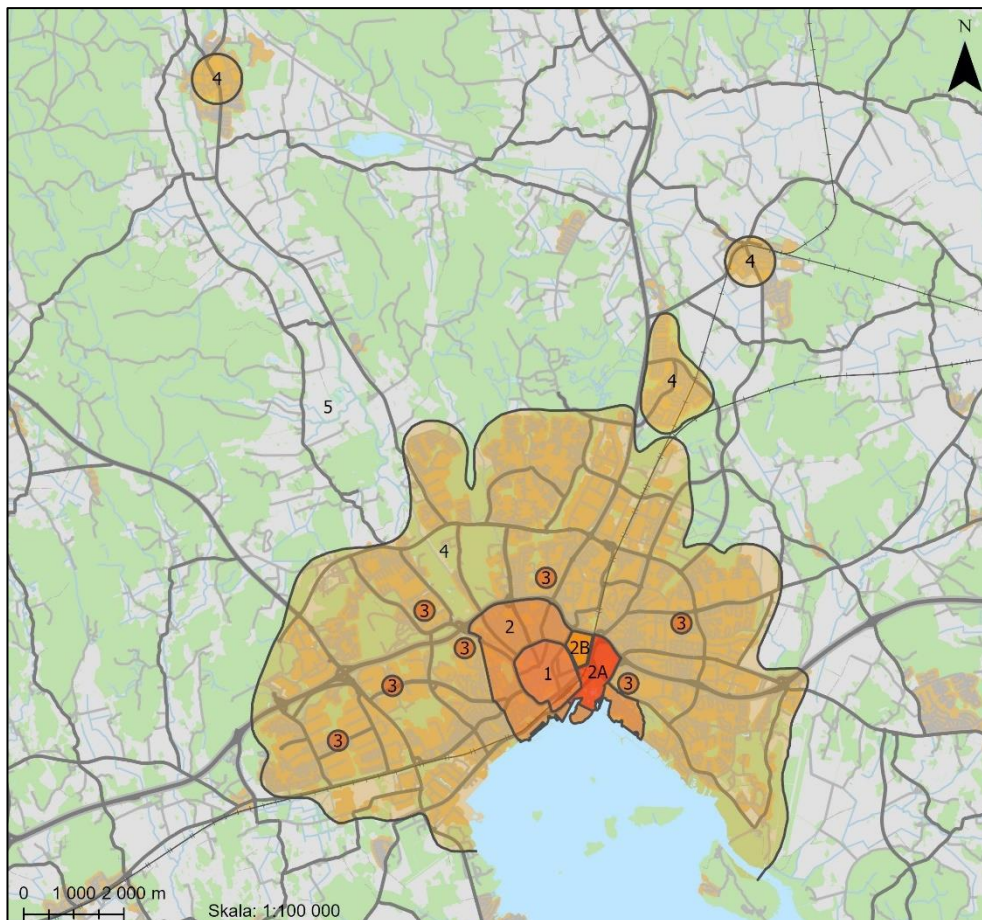
I Västerås förekommer på många ställen att bilparkering vid arbetsplatser är gratis för de sysselsatta. Det blir dock allt vanligare att de sysselsatta får betala parkeringsavgift. Avgiftsbelagda parkeringsplatser för bil är ett starkt styrmedel för att främja cykling och kollektivtrafik.

Parkeringstalen för cykel vid verksamheter ska ge utrymme för ett framtida ökat cyklande. Talen är baserade på det faktiska cykelresandet med ett tillägg på mellan 25 och 30 procent för att täcka upp för en framtida ökning i enlighet med Trafikplan 2026. Ambitionen är att hålla kraven på antalet cykelparkeringar på en ambitiös, men fortfarande ekonomiskt rimlig nivå.

Vid verksamheter ordnas cykelparkering för sysselsatta och besökande på kvartersmark nära entrén. För sysselsatta bör cykelparkeringen vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Cykelparkeringsplatser för sysselsatta ska ordnas i låst cykelgarage eller i andra säkra, låsta utrymmen. Detta skapar en trygghet för sysselsatta med dyrare cyklar. Det gör det också möjligt för en anställd att cykla till jobbet men åka kollektivt hem om exempelvis vädret försämras under dagen. För besökande är det oerhört viktigt att parkeringsplatser anordnas nära entrén, om inte kommer cyklar att parkeras där ändå.

Zonindelning för parkeringstal

Efterfrågan på parkering ser olika ut i olika delar av Västerås. Variationen beror på faktorer som invånarnas bilinnehav, närhet till city, närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering. Därför har kommunen delats in i olika zoner med olika parkeringstal, se zonkarta nedan. Zonerna används för både bil- och cykelparkering. I slutet av detta dokument finns mer detaljerade kartor av zonerna i tätorten Västerås samt detaljkartor över zonerna i Tillberga och Skultuna.



Zon 1 omfattar city (innanför Cityringen) samt området mellan city och Kungsängsgatan. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god. Här är bilinnehavet lågt och markvärdet högt. Det innebär att zon 1 har de lägsta parkeringstalen för bil. Cykelandelen vid resor till och från zon 1 är hög och därför är cykelparkeringstalen höga.

Zon 2 omfattar citynära områden med undantag av Mälarpportsområdet och Kopparlunden. Tillgången till kollektivtrafik är i allmänhet god, även om vissa boende kan ha drygt 500 meters gångavstånd till en högtrafikerad busshållplats. Bilinnehavet i zon 2 är relativt högt. Det beror i huvudsak på att det finns en stor mängd villabebyggelse i denna zon. Cykelandelen vid resor till och från zonen är hög, vilket avspeglas i cykelparkeringstalen för verksamheter.

Zon 2A omfattar utvecklingsområdet Mälarporten. Området låg tidigare i zon 2, men vid kommunfullmäktiges beslut om höjda parkeringstal för flerbostadshus i zon 2 och zon 4 undantogs Mälarportsområdet från höjningen.

Zon 2B omfattar stadsdelen Kopparlunden. Området låg tidigare i zon 2, men vid kommunfullmäktiges beslut om höjda parkeringstal för flerbostadshus i zon 2 och zon 4 undantogs Kopparlunden från höjningen. För Kopparlunden finns en särskild överenskommelse om parkering som ska tas hänsyn till.

Zon 3 omfattar de stadsdelscentrum som har en fungerande närservice med handel, vård och annan service. Zon 3 omfattar enbart en radie av 200 meter från en tänkt "centrumpunkt" i varje stadsdelscentrum. Det relativt korta avståndet är valt eftersom gångavståndet måste vara riktigt kort för att gång ska vara ett attraktivt alternativ för de dagliga serviceärendena. Det goda serviceutbudet avspeglas i att dagens bilinnehav är lågt. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god, alla stadsdelscentra har hållplatser som trafikeras av minst en stadslinje med tät busstrafik hela trafikdygnet. Parkeringstalen för bil är låga i zon 3, vilket kan stimulera en ytterligare förtätning vid stadsdelscentrum och därigenom ett ännu bättre underlag för god service. Även zon 3 har en hög cykelandel för resor till och från zonen, vilket leder till höga cykelparkeringstal för verksamheter.

Zon 4 omfattar resten av tätorten Västerås samt de centrala delarna av serviceorterna Skultuna och Tillberga. De två serviceorterna återfinns i större skala i Bilaga 3. Skultuna och Tillberga bedöms ha god service och kollektivtrafik i nivå med tätorten Västerås. Genom att inkludera dessa serviceorter i en zon med lägre parkeringstal för bil kan byggande stimuleras, vilket ytterligare kan stärka serviceorternas utbud. Parkeringstalen för cykel i zon 4 är något lägre än i de centralare zonerna, men ändå väl tilltagna för att möta ett ökat cyklande.

Zon 5 omfattar övriga serviceorter och landsbygd. Här är parkeringstalen för bil höga, beroende på ett högt bilinnehav och en stor andel bilresor. Tillgången till kollektivtrafik skiftar mycket mellan olika områden. Cykelandelen är lägre än i övriga zoner vilket leder till lägre cykelparkeringstal för verksamheter.

Särskild parkeringsutredning

En särskild parkeringsutredning ska göras vid nyanläggning eller ombyggnation av speciella typer av anläggningar som det saknas framtagna parkeringstal för.

En särskild parkeringsutredning kan även initieras när en fastighetsägare önskar sänka parkeringstalen mer än vad riktlinjerna möjliggör genom flexibla parkeringstal.

Första steget är alltid att klargöra hur stor sänkning riktlinjerna möjliggör genom flexibla parkeringstal i det specifika fallet. Detta görs genom att man beräknar grundtal och sedan antal parkeringsplatser med maximal reduktion. Om den maximala reduktionen anses vara otillräcklig/olämplig kan en särskild utredning genomföras.

Om den särskilda utredningen kommer fram till ett lägre antal parkeringsplatser

än vad som fås med maximal reduktion så måste det motiveras utifrån andra faktorer och argument än de som redan tagits hänsyn till i riktlinjerna. Genom zonindelningen tar riktlinjerna exempelvis redan hänsyn till faktorer som invånarnas bilinnehav, närhet till city, närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och avgiftsnivån på parkering.

Parkeringsstalen är beräknade utifrån schablontal för färdmedelsval, bilinnehav och verksamheters ytanvändning. För speciella typer av verksamheter finns inga parkeringstal framräknade. Vid nyanläggning av båtplatser, vårdinrättningar, bibliotek, biografier, sporthallar, större handelsverksamheter och andra anläggningar som alstrar mycket besöks trafik, behöver separata parkeringsutredningar göras. Detta gäller också vid planering av större förtätningsområden med goda förutsättningar för hållbart resande.

Bygga mer parkering än parkeringstalen anger

Parkeringsstalen anger det minsta antal parkeringsplatser för cykel och bil som krävs vid byggnation. Om fastighetsägaren har planer på att bygga fler bilplatser än vad parkeringstalen anger ska detta ske i dialog med staden. Detta är framförallt viktigt när sökande avser bygga markparkering, då markparkering kan motverka ambitionen om att bygga en tät stad men även ha en negativ påverkan på stadsbilden.

Framtidssäkrade parkeringstal

Parkeringsfrågan är aktuell dels i detaljplaneskedet, dels i samband med bygglovsgivningen. I vissa kommuner används ett högre parkeringstal i detaljplaneskedet för att ta höjd för eventuellt ökat bilinnehav under planens giltighetstid. Bilinnehavet per 1 000 invånare i Västerås har legat relativt konstant under de senaste åren och det finns inga tecken på att bilinnehavet ska öka. Av den anledningen skiljer sig parkeringstalen för bil inte mellan detaljplaneskede och bygglovsskede.

Cykelparkeringsstalen för verksamheter är beräknade för att klara en ökning med 25-30 procent av cykelanvändandet till olika typer av verksamheter. Beträffande parkering av cyklar vid bostäder är det svårt att hitta några prognoser kring framtida cykelinnehav. De många nya typerna av cyklar, till exempel lådcyklar och elcyklar, skulle kunna innebära att fler västeråsare kommer att äga mer än en cykel i framtiden. Cykelparkeringsstalen för bostäder utgår från att alla boende ska kunna äga och parkera en cykel. Beroende på cyklismens utveckling kan det finnas anledning att se över cykelparkeringsstalen igen på fem års sikt. I samband med en sådan översyn kan även behovet av särskilda parkeringstal för moped och motorcykel ses över.

Parkerings efterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

Om parkerings efterfrågan ökar vid ombyggnad eller vid ändrad användning av fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkerings efterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Kommunen har då rätt att hävda Plan- och bygglagens parkeringskrav för hela

fastigheten i skälig utsträckning. Praxis är dock att man endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.

Vid ombyggnad beräknas ett nytt grundtal för cykel och bil för de nya verksamheter som planeras. Detta jämförs med motsvarande antal parkeringsplatser för dagens användning. Om skillnaden är mindre än tio procent antas befintligt parkeringsutbud motsvara efterfrågan och inga nya parkeringsplatser behövs anläggas. I det fall den nya verksamheten innebär en ökad efterfrågan som är större än tio procent, dock minst tio parkeringsplatser, görs motsvande analys som vid nybyggnad. Det finns då möjlighet att införa flexibla parkeringstal och på så sätt sänka parkeringstalen.

Parkeringsköpsbelopp för bilplatser som redan är friköpta kan inte betalas tillbaka om parkeringsefterfrågan minskar vid ombyggnad. Gällande avtal kan med anläggningsägarens medgivande sägas upp eller överlåtas, då gäller vanliga civilrättsliga avtalsregler. Därefter kan ett eventuellt överskott av parkeringsplatser hos anläggningsägaren bli föremål för nytt parkeringsköp.

Flexibla parkeringstal

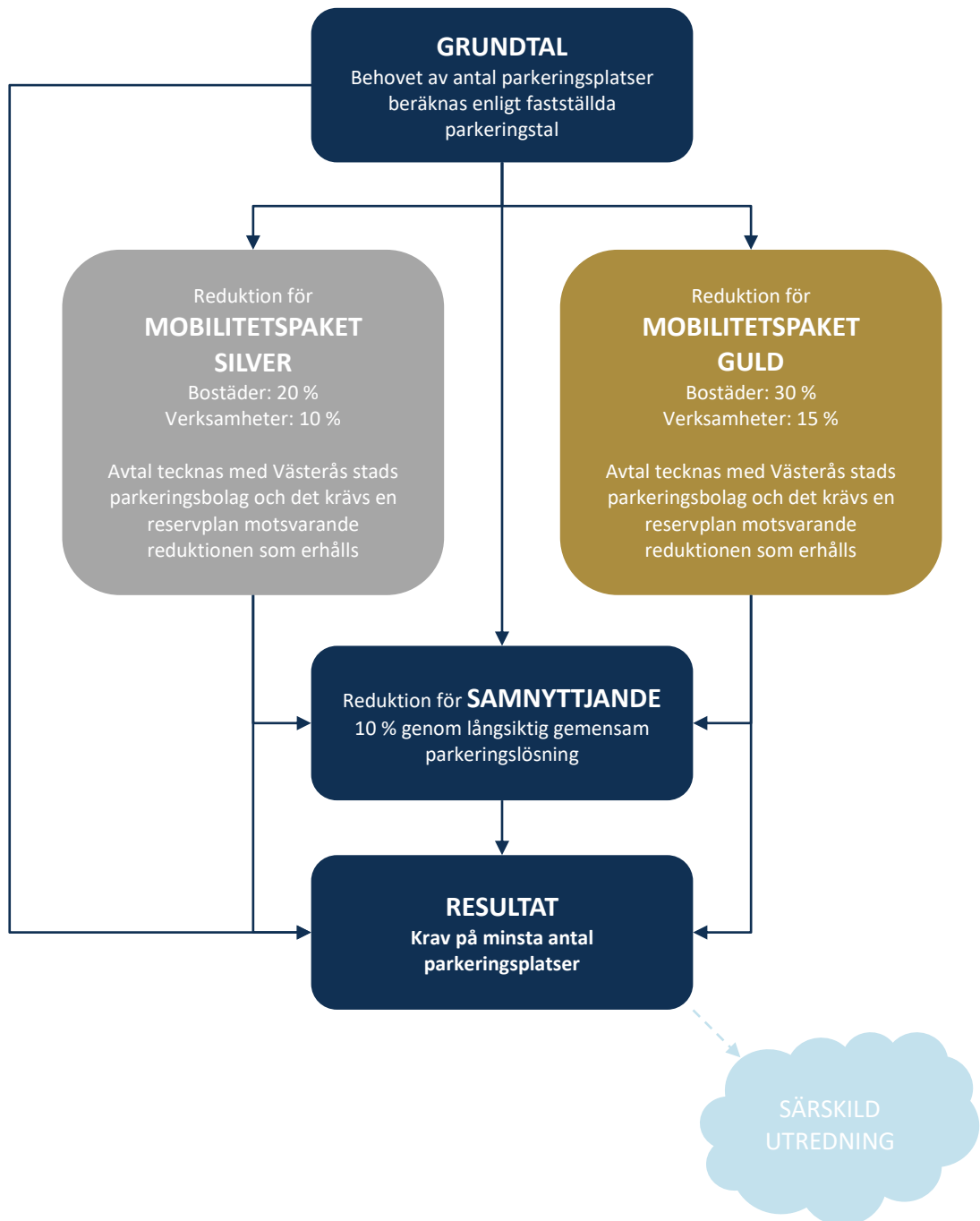
Arbetet med att beräkna hur många parkeringsplatser för bil och cykel som behövs för en specifik ny- eller ombyggnation ska göras av fastighetsägaren i dialog med Västerås stad. Parkeringstal för bil och cykel inhämtas från tabellerna som presenteras i slutet av detta dokument. Beräkningen av hur många parkeringsplatser som krävs för en viss exploatering ska göras både i detaljplaneskedet och vid bygglovshantering eftersom de rådande förutsättningarna för exploateringen vanligtvis förändras och specificeras under arbetets gång.

Beräkningen genomförs enklast med den räknenudda (MS Excel) som tagits fram för ändamålet, kallad P-snurran. Den finns på Västerås stads hemsida, www.vasteras.se. Resultatet ska sparas ned och användas i dialog mellan fastighetsägare och Västerås stad.



Tillämpandet av flexibla parkeringstal innebär att kravet på mängden parkeringsplatser för bil kan reduceras om det införs åtgärder som kan antas påverka efterfrågan på bilparkering. Genom att fastighetsägaren kan välja att reducera kravet på antal bilparkeringsplatser kan kostnaden för nybyggnation hållas nere, ytor som annars hade behövts till bilparkering kan användas till annat samt att det skapas utökade förutsättningar för ett hållbart resande genom tillskapandet av fastighetsnära mobilitetstjänster.

Nedan visualiseras upplägget för flexibla parkeringstal i ett flödesschema, där fastighetsägaren kan välja önskad väg.



I de fall som en fastighetsägare åtar sig att arbeta med både mobilitetspaket och samnyttjande så ska reduktionen för mobilitetspaketet beräknas som första steg. På så sätt beräknas reduktionen för samnyttjande utifrån det faktiska antal parkeringsplatser som då behöver tillskapas och inte utifrån grundtalet.

En reservplan för parkering behöver endast tas fram om fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetspaketet. Reservplanen behövs alltså inte för samnyttjande av parkering mellan olika fastigheter eller funktioner, eftersom det beräknas ske ett naturligt samnyttjande av parkering när parkeringsplatserna för flera fastigheter eller funktioner ordnas gemensamt.

Beräkna grundtal

Grundtalet är det antal parkeringsplatser som behöver tillskapas för en exploatering utan användandet av flexibla parkeringstal. Grundtal för bil- respektive cykelparkering beräknas utifrån de fastställda parkeringstal som finns i tabellerna i slutet av detta dokument.

Välj reduktion

Antalet bilparkeringsplatser kan reduceras om olika mobilitetsåtgärder genomförs. Utgångspunkten är att efterfrågan på bilparkeringsplatser antas minska om mobilitetsutbudet ökar och att färre parkeringsplatser behövs om de kan samnyttjas. Reduktion erbjuds därför för införandet av mobilitetsåtgärder inom ramen för framtagna mobilitetspaket och/eller samnyttjande av parkering genom långsiktigt gemensamma parkeringslösningar.

Mobilitetspaketen består av förutbestämda kombinationer av mobilitetsåtgärder som kan antas leda till ett minskat bilinnehav eller bilanvändande. Därmed kan kravet på antalet bilparkeringsplatser reduceras. Mobilitetspaketen innehåller olika krav för bostäder respektive verksamheter eftersom åtgärderna behöver fylla olika funktion: för bostäder handlar det om att skapa förutsättningar för att minska bilinnehavet bland de boende, medan det för verksamheter handlar om att skapa förutsättningar för att minska de anställdas bilanvändande till och från arbetsplatsen. Därför omfattar reduktionen endast platser för boende och sysselsatta och alltså inte besöksparkering.

För både bostäder och verksamheter finns det mobilitetspaket på silvernivå respektive guldnivå. Mobilitetspaketen på guldnivå omfattar högre krav eller fler åtgärder än mobilitetspaketen på silvernivå och ger därför en högre reduktion.

Vid tillämpande av flexibla parkeringstal ska ett avtal tecknas mellan fastighetsägaren och Västerås stad genom dess parkeringsbolag, Västerås Parkerings AB, innan bygglov beviljas. Avtalets syfte är att reglera vilka åtgärder som denne har åtagit sig att arbeta med, hur uppföljningen av åtgärderna ska gå till samt hur reservplanen ser ut. Ansvar för genomförande och uppföljning av de reducerande åtgärderna ligger helt på fastighetsägaren. Uppföljningen ska ske löpande och rapporteras in till Västerås stad.

Nedan beskrivs de reduktionsmöjligheter som erbjuds av Västerås stad, vilka reduktionsnivåer de olika åtgärderna innebär samt vilka krav som är kopplade till genomförandet av dem.

REDUKTIONSMÖJLIGHETER FÖR FLERBOSTADSHUS

De åtgärder som ingår i mobilitetspaketen för bostäder ska skapa förutsättningar för ett minskat bilinnehav hos de boende genom tillskapandet av mobilitetstjänster och genomförandet av olika mobilitetsåtgärder. För genomförande av mobilitetspaket på silvernivå erbjuds för bostäder 20 procent reduktion. För genomförande av mobilitetspaket på guldnivå erbjuds för bostäder 30 procent reduktion. För studentbostäder finns ingen möjlighet till reduktion med hjälp av mobilitetspaket då målgruppen redan har extremt lågt bilinnehav/bilanvändande och en bilpool skulle kunna ge motsatt effekt i form av ökat bilanvändande.



MOBILITETSPAKET SILVER

20 % reduktion för bostäder

- ✓ Bilpool Silver.
- ✓ Cykelpool Silver.
- ✓ Cykelparkering med höjd standard.

MOBILITETSPAKET GULD

30 % reduktion för bostäder

- ✓ Bilpool Guld.
- ✓ Cykelpool Guld.
- ✓ Cykelparkering med höjd standard.
- ✓ Genomförande av särskilda testa-på-tillfällen med demonstrering av mobilitetstjänsterna för de boende.
- ✓ Löpande information om utbudet av fastighetsnära mobilitet inkl. kollektivtrafik.

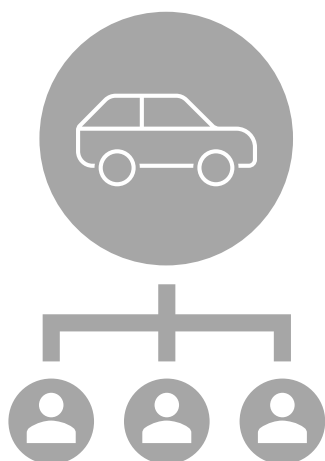
Krav på bilpool

Genom medlemskap i en bilpool som placeras inom eller i direkt anslutning till bostadsfastigheten har boende tillgång till bil utan att behöva äga den. Om fastighetsägaren själv inte anser sig kunna tillhandahålla bilpoolen finns det fristående operatörer som kan leverera lösningen och stå för driften. Om bilpoolen ska tillhandahållas av en extern leverantör så ska ett avtal eller en avsiktsförklaring mellan fastighetsägare och leverantör uppvisas i bygglovsskedet.

Antalet bilpoolsbilar/bilpoolsplatser ska uppgå till fem procent av antalet platser som är avsedda för boende (ej besökare) och avrundas uppåt till närmsta heltal. Antalet adderas sedan till det reducerade antalet parkeringsplatser.

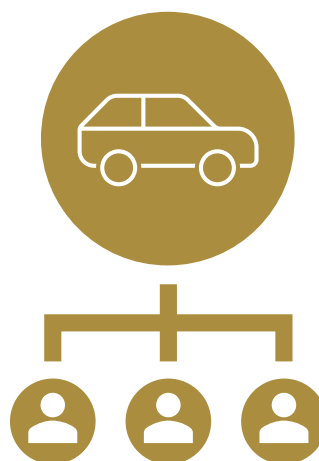
För bilpool ställs olika krav beroende på om fastighetsägaren valt att jobba med mobilitetspaket på silver- eller guldnivå. Guldnivå omfattar samtliga krav på silvernivå samt några ytterligare krav.

BILPOOL SILVER



- ✓ Samtliga boende ska vid inflytt ges ett kostnadsfritt medlemskap i bilpoolen. Bilpoolen ska vara knuten till fastigheten under minst fem år, från och med första inflytt.
- ✓ Bilpoolen ska finnas på plats och vara i funktion vid inflyttning.
- ✓ Bilpoolsplatserna ska ha ett attraktivt läge i förhållande till de privata bilparkeringsplatserna. Det innebär att avståndet till bilpoolsbilarna helst ska vara

BILPOOL GULD



- ✓ Samtliga boende ska vid inflytt ges ett kostnadsfritt medlemskap i bilpoolen. Bilpoolen ska vara knuten till fastigheten under minst fem år, från och med första inflytt.
- ✓ Bilpoolen ska finnas på plats och vara i funktion vid inflyttning.
- ✓ Bilpoolsplatserna ska ha ett attraktivt läge i förhållande till de privata bilparkeringsplatserna. Det innebär att avståndet till bilpoolsbilarna helst ska vara

- kortare än till privat bilparkering. Om avståndet är likvärdigt ska bilpoolsplatserna ordnas på synliga och lättillgängliga platser.
- ✓ Om bilpoolen ska tillhandahållas av en extern leverantör så ska ett avtal eller en avsiktsförklaring mellan fastighetsägare och leverantör uppvisas i bygglovsskedet.
 - ✓ Bilpoolsbilarna ska vara enkla att boka och använda, med fördel genom ett digitalt system.
 - ✓ Bilpoolsbilarna ska genomgå erforderliga kontroller och alltid vara i gott skick. Byten mellan vinter- och sommardäck ska bokas in i god tid.
 - ✓ Bilpoolen ska bestå av olika typer av bilar som passar för olika typer av användare och resor.
 - ✓ Minst ett fordon i poolen ska ha dragkrok för att möjliggöra transporter med släp.

- kortare än till privat bilparkering. Om avståndet är likvärdigt ska bilpoolsplatserna ordnas på synliga och lättillgängliga platser.
- ✓ Om bilpoolen ska tillhandahållas av en extern leverantör så ska ett avtal eller en avsiktsförklaring mellan fastighetsägare och leverantör uppvisas i bygglovsskedet.
 - ✓ Bilpoolsbilarna ska vara enkla att boka och använda, med fördel genom ett digitalt system.
 - ✓ Bilpoolsbilarna ska genomgå erforderliga kontroller och alltid vara i gott skick. Byten mellan vinter- och sommardäck ska bokas in i god tid.
 - ✓ Bilpoolen ska bestå av olika typer av bilar som passar för olika typer av användare och resor.
 - ✓ Minst ett fordon i poolen ska ha dragkrok för att möjliggöra transporter med släp.
 - ✓ Bilpoolen består av bilar som drivs av miljöbränslen såsom el, biogas eller andra förnybara drivmedel. Även hybridbilar kan godtas. Bilarna ska lägst uppfylla kraven enligt EU-klassningen Euro 6.
 - ✓ Det ska erbjudas ett utbud av mervärdestjänster såsom takräcke och takbox, ställ för transport av cyklar, bilbarnstolar.

Krav på cykelpool

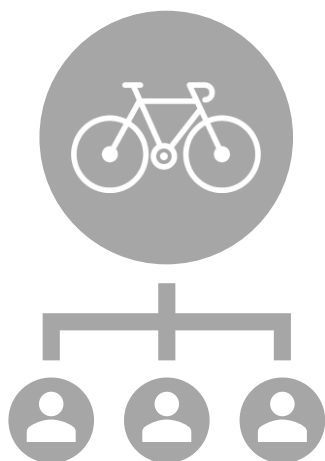
Genom en cykelpool har boende tillgång till ett brett utbud av cyklar med olika funktion utan att själva behöva äga dem. För att vara attraktiv att använda behöver cykelpoolen tillgodose behov som de flesta privatägda cyklarna inte gör, exempelvis vara eldrivna eller ha större lastutrymmen.

Om fastighetsägaren själv inte anser sig kunna tillhandahålla cykelpoolen finns det ett antal fristående operatörer som kan leverera lösningen och stå för driften. Om cykelpoolen ska tillhandahållas av en extern leverantör så ska ett avtal eller en avsiktsförklaring mellan fastighetsägare och leverantör uppvisas inför bygglov.

Antalet cykelpoolscyklar/cykelpoolsplatser ska uppgå till fem procent av antalet cykelparkeringsplatser som är avsedda för boende (ej besökare) och avrundas uppåt till närmsta heltal, dock måste alltid minst en elcykel och en ellådcykel ingå i cykelpoolen. Antalet adderas sedan till grundtalet för cykelparkeringsplatser. Andelen elcyklar och ellådcyklar fördelas lika, men om det är ett udda tal så blir det en mer ellådcykel än elcykel.

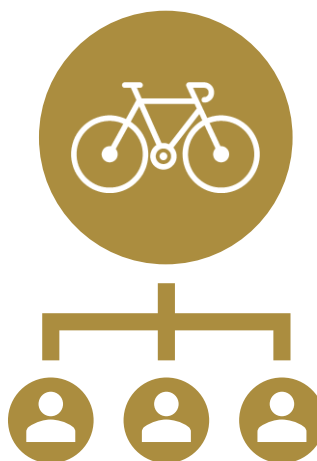
För cykelpool ställs olika krav beroende på om fastighetsägaren valt att jobba med mobilitetspaket på silver- eller guldnivå. Guldnivå omfattar samtliga krav på silvernivå samt några ytterligare krav.

CYKELPOOL SILVER



- ✓ Samtliga boende ska vid inflytt ges ett kostnadsfritt medlemskap i cykelpoolen. Cykelpoolen ska vara knuten till fastigheten under minst fem år, beräknat från första inflytt.

CYKELPOOL GULD



- ✓ Samtliga boende ska vid inflytt ges ett kostnadsfritt medlemskap i cykelpoolen. Cykelpoolen ska vara knuten till fastigheten under minst fem år, beräknat från första inflytt.

-
- ✓ Cykelpoolen ska finnas på plats och vara i funktion vid inflyttning.
 - ✓ Cyklarna ska placeras inom fastigheten, eller i direkt anslutning till fastigheten om cykelpoolen är gemensam för flera fastigheter.
 - ✓ Cyklarna ska servas kontinuerligt för att alltid vara i gott skick.
 - ✓ Cyklarna ska vara enkla att boka och använda, med fördel genom ett digitalt system.
 - ✓ Cykelpoolen ska bestå av olika typer av cyklar som passar för olika typer av användare och resor. Cykelpoolen ska därför som minst omfatta elcyklar och ellådcyklar.

- ✓ Cykelpoolen ska finnas på plats och vara i funktion vid inflyttning.
- ✓ Cyklarna ska placeras inom fastigheten, eller i direkt anslutning till fastigheten om cykelpoolen är gemensam för flera fastigheter.
- ✓ Cyklarna ska servas kontinuerligt för att alltid vara i gott skick.
- ✓ Cyklarna ska vara enkla att boka och använda, med fördel genom ett digitalt system.
- ✓ Cykelpoolen ska bestå av olika typer av cyklar som passar för olika typer av användare och resor. Cykelpoolen ska därför som minst omfatta elcyklar och ellådcyklar.
- ✓ I cykelpoolen ska även ingå någon typ av mikromobilitetsfordon.
- ✓ Fordonen ska utrustas med vinterdäck när väglaget så kräver.
- ✓ Till cykelpoolen ska det erbjudas ett utbud av mervärden såsom cykelbarnstolar och cykelhjälm i olika storlekar.

Krav på cykelparkering med höjd standard (för bostäder)

Användningen av privat cykel spelar en central roll i den kombination av mobilitetstjänster som behövs för att minska behovet av privat bil. De allra flesta cykelresor börjar och slutar vid bostaden. Därför är tillgången till funktionella och attraktiva parkeringsplatser i anslutning till bostäder viktigt för att främja cyklandet.⁶

Tänk på att!

Enligt grundkravet för cykelparkering ska minst tio procent av cykelparkeringsplatserna avsättas för mer ytkrävande typer av cyklar såsom lådcyklar, cykelkärror och trehjuliga cyklar.

Utöver grundkraven för cykelparkering tillkommer nedanstående krav om fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetspaket. Samtliga krav som listas för cykelparkering med höjd standard gäller för mobilitetspaket på både silver- och guldnivå.

Krav på cykelparkering med höjd standard (för bostäder)	
✓	Cykelställen är rymliga och varje cykel har gott om utrymme i breddled, minst 0,8 meter centrumavstånd.
✓	Cykelrum ska ha automatiserade dörrar. Dörrarna ska vara breda nog för att enkelt kunna köra in olika typer av cyklar.
✓	Plats ska avsättas för parkering av privata elsparkcyklar eller andra mindre mikromobilitetsfordon.
✓	Det ska finnas möjlighet för de boende att ladda eldrivna cyklar i cykelrummet.
✓	I cykelrummet ska finnas verktyg och utrymme för att kunna serva och tvätta cykeln.
✓	Cykelparkeringarna som placeras utomhus ska beaktas särskilt gällande gestaltning. Det gäller särskilt cykelparkering på innergårdar (som i så stor utsträckning som möjligt bör placeras på andra platser till förmån för andra stadsmässiga kvaliteter).

Genomförande av särskilda testa-på-tillfällen med demonstrering av mobilitetstjänsterna för de boende

För att tydliggöra hur fastighetens mobilitetstjänster bokas och används så ska det anordnas särskilda testa-på-tillfällen med demonstrering av mobilitetstjänsterna för de boende. Demonstreringen sker med fördel av representanter från de företag som eventuellt levererar tjänsterna. Tillfällena ska anordnas minst två gånger per år, med fördel en gång under våren och en gång under hösten. Träffarna ska ske kvällstid alternativt under helgen så att så många boende som möjligt kan delta. Åtgärden ska genomföras under minst fem år från första inflytt.

⁶ IVL Svenska miljöinstitutet, *Guide för mobilitetstjänster vid boendet - Råd till kommuner och fastighetsägare om att utveckla mobilitetsåtgärder i bostadsområden*, 2021, s. 44

Löpande information om utbudet av fastighetsnära mobilitet inkl. tidtabeller för kollektivtrafik

Redan inför försäljningen eller uthyrningen av bostäderna behöver fastighetens mobilitetsåtgärder och förutsättningarna för hållbart resande introduceras och marknadsföras. De som ska flytta in i fastigheten ska vara väl införstådda med att antalet bilparkeringsplatser är begränsade men att det finns mobilitetstjänster i form av bilpool och cykelpool.

För att fortsatt informera om de tillgängliga mobilitetstjänsterna ska löpande information förmedlas om utbudet av fastighetsnära mobilitetstjänster (bilpool, cykelpool med mera) inklusive kollektivtrafik. Detta görs främst genom digitala skärmar i trapphus, eller annat allmänt utrymme som samtliga boende har tillgång till och frekvent besöker.

Kollektivtrafik ska betraktas som fastighetsnära mobilitet och ska därför särskilt informeras om, med fördel genom att inom fastigheten redovisa realtidsinformation för avgångstider från de närmaste busshållplatserna. Vägen till närmaste hållplats för kollektivtrafik bör tydligt pekas ut.

Med fördel så presenteras även räkneexempel på de ekonomiska besparingar som kan göras med delade mobilitetstjänster för ett genomsnittligt hushåll under en månad eller ett år. De ekonomiska aspekterna är viktiga att tydliggöra eftersom det ofta är den upplevda, synliga kostnaden för resan som är avgörande för hur vi reser. Privat bilägande har många underliggande kostnader (t.ex. kostnad för försäkring och underhåll) som därför bör synliggöras i jämförelse med kostnaden för exempelvis bilpoolsanvändande.

REDUKTIONSMÖJLIGHETER FÖR VERKSAMHETER

De åtgärder som ingår i mobilitetspaketen för verksamheter ämnar att skapa förutsättningar för ett minskat bilanvändande för anställda, till och från sina arbetsplatser.

Mobilitetspaketen för verksamheter skiljer sig från mobilitetspaketen för bostäder eftersom åtgärder såsom bilpool och cykelpool placerade vid en verksamhet inte kan förväntas ge effekt på bilinnehav eller bilanvändandet till och från arbetsplatsen. Till följd av att varken bilpool eller cykelpool grund för ett reducerat parkeringstal för verksamheter, något som påverkar den grad av reduktion på parkeringstalet som erbjuds.

För genomförande av mobilitetspaket på silvernivå erbjuds för verksamheter 10 procent reduktion. För genomförande av mobilitetspaket på guld nivå erbjuds för verksamheter 15 procent reduktion.



MOBILITETSPAKET SILVER

10 % reduktion för verksamheter

- ✓ Cykelparkering med höjd standard.
- ✓ Årliga "hållbart resande"-kampanjer genomförs under minst fem år.

MOBILITETSPAKET GULD

15 % reduktion för verksamheter

- ✓ Cykelparkering med höjd standard.
- ✓ Årliga "hållbart resande"-kampanjer genomförs under minst fem år.
- ✓ Den bilparkering som tillhandahålls för anställda ska vara marknadsmässigt prissatt.
- ✓ Elcyklar och kollektivtrafikbiljetter finns tillgängliga för anställda att använda för resor i tjänsten.

Krav på cykelparkering med höjd standard (för verksamheter)

Utöver grundkraven för cykelparkering så ska även följande krav beaktas i planeringen av cykelparkering för verksamheter om fastighetsägaren arbetar med

mobilitetspaket. Samtliga krav som listas för cykelparkering med höjd standard gäller för mobilitetspaket på både silver- och guldnivå.

Krav på cykelparkering med höjd standard (för verksamheter)	
✓	Cykelställen är rymliga och varje cykel har gott om utrymme i breddled, minst 0,8 meter centrumavstånd.
✓	Cykelrum ska ha automatiserade dörrar. Dörrarna ska vara breda nog för att enkelt kunna köra in olika typer av cyklar.
✓	Plats ska avsättas för parkering av privata elsparkcyklar eller andra mindre mikromobilitetsfordon.
✓	Det ska finnas möjlighet för anställda att ladda eldrivna cyklar.
✓	Möjlighet ska finnas för anställda att låsa in batterier till elcyklar, hjälm med mera i förvaringsskåp som placeras i cykelrum eller i anslutning till cykelparkeringen.
✓	Ombytes- och duschmöjligheter ska erbjudas för anställda på arbetsplatsen för att underlätta mer långväga cykelpendling.

Årliga "hållbart resande"-kampanjer genomförs under minst fem år

För att uppmuntra verksamhetens anställda till att resa till arbetsplatsen utan bil ska årliga "Hållbart resande"-kampanjer genomföras under minst fem år. Kampanjerna kan exempelvis vara testresenärskampanjer med erbjudanden kring cykling (exempelvis elcyklar) eller kollektivtrafikresor, eller "Cykla till jobbet"-kampanjer som genomförs under begränsade perioder. Syftet ska vara att lyfta fram de fördelar som finns med att exempelvis cykla till arbetsplatsen, såsom folkhälsoperspektiv och ekonomi.

Den bilparkering som tillhandahålls för anställda ska vara marknadsmässigt prissatt

Genom att den bilparkering som erbjuds för anställda är marknadsmässigt prissatt uppkommer ett ökat incitament att resa på andra sätt än med bil till och från arbetsplatsen, vilket innebär att färre bilparkeringsplatser behöver tillskapas för verksamhetens anställda. Kostnaden för parkering kan i sig inte öka andra färdmedels attraktivitet, men däremot så kan bilåkningens attraktivitet till och från arbetet minska om parkeringen inte är kostnadsfri.⁷

Vad som är en marknadsmässig prissättning varierar beroende på verksamhet, område och geografiskt läge, men utgångspunkten är att bilparkeringen inte ska vara kostnadsfri.

Elcyklar och kollektivtrafikbiljetter finns tillgängliga för anställda att använda för resor i tjänsten

För att underlätta tjänsteresor med cykel och kollektivtrafik ska det erbjudas elcyklar och kollektivtrafikbiljetter till de anställda som ska resa i tjänsten. Genom att göra detta uppmuntrar arbetsgivaren till ett aktivt resande för de framförallt kortare resor som ska göras i tjänsten. Åtgärden handlar om att ge de anställda

⁷ Trafikverket, *Parkering som styrmedel för att minska arbetspendling med bil – En undersökning av arbetet i tio svenska kommuner, 2021, s. 8*

utökade möjligheter att välja hur de önskar resa i tjänsten. Det ger även möjlighet att testa på exempelvis elcyklar.

REDUKTION FÖR SAMNYTTJANDE

Parkeringsstalet kan reduceras genom att parkeringsplatser för bil samnyttjas genom långsiktiga, gemensamma parkeringslösningar. Samnyttjande innebär att en och samma bilplats utnyttjas för olika lokaler och funktioner under dygnets alla timmar. I områden med en blandning av bostäder och verksamheter finns stor potential att samnyttja parkeringsplatser i gemensamma parkeringsanläggningar. Reduktionen för samnyttjande uppgår till 10 procent per fastighet eller funktion som samnyttjar sina parkeringsplatser, vilket innebär att nyttjandegraden antas vara maximalt 90 procent.

Västerås stads inriktning är att bilen ska kunna stå parkerad vid bostaden. Möjligheterna till samnyttjande är av denna anledning begränsade, för att alltså minska risken för att en bilist tvingas använda bilen till exempelvis arbetet på grund av brist på parkeringsplatser vid bostaden.

Reduktionen för samnyttjande beräknas enbart för de platser som faktiskt ordnas gemensamt för flera funktioner eller fastigheter. Det innebär att om kravet på parkering är 50 platser – men endast 20 platser ordnas i en gemensam parkeringslösning – så beräknas den 10 procentiga reduktionen enbart på de 20 platser som ordnats gemensamt.

För att samnyttjandet ska vara praktiskt möjligt behöver följande krav vara uppfyllda:

- samnyttjandet måste vara varaktigt bestående i en gemensam parkeringsanläggning (parkeringshus, garage, markparkering) genom avtal om parkeringsköp, gemensamhetsanläggning, servitut eller annan redovisad långsiktig lösning
- minst två olika fastigheter, eller två olika funktioner (t.ex. bostäder och kontor) inom samma fastighet samnyttjar parkeringsplatserna
- inga parkeringsplatser får reserveras för särskilda användare, fastigheter, verksamheter eller kundgrupper, med undantag av parkering för rörelsehindrade och bilpoolsbilar.

Tänk på att!

Västerås stads parkeringsriktlinjer ska alltid följas vad gäller acceptabelt gångavstånd till bilparkering.

Upprätta reservplan

En reservplan för parkering ska upprättas i de fall som en fastighetsägare åtar sig att arbeta med mobilitetspaket. Reservplanen ska omfatta en plan för hur antalet parkeringsplatser motsvarande reduktionen som erhållits skulle kunna ordnas, exempelvis genom avtal om parkeringsköp. Denna reservplan ska verkställas om åtgärderna i mobilitetspaketet inte genomförs. Kravet att ordna med kompletterande parkeringsplatser utlöses alltså om fastighetsägaren inte kan redovisa att åtgärderna i det valda mobilitetspaketet har genomförts.

Reservplanen kan exempelvis innebära parkeringsköp inom en annan fastighet. En annan lösning kan vara att inrätta ett parkeringsreservat, det vill säga att en yta inom exploateringsområdet reserveras för parkeringsändamål. Ytan kan primärt användas som till exempel naturmark eller aktivitetsyta för barn, men skulle kunna användas till parkering om fastighetsägarens åtaganden i mobilitetspaketet ej uppfylls. Reservplanen kan också innebära att en parkeringsanläggning dimensioneras för ytterligare våningar, eller att det byggs parkeringsgarage som kan inrymma kassettlösningar för parkering.

En reservplan behöver inte tas fram för de bilparkeringsplatser som har reducerats genom samnyttjande.

Räkneexempel

I zon 3 ska ett flerbostadshus kombinerat med kontor byggas. Den totala bruttoarean (BTA) är 8 000 kvm, varav

- 5 000 kvm utgörs av bostadsdelens ytor och
- 3 000 kvm utgörs av kontorsdelens ytor.

Cykelparkeringsplatser, grundtal

Parkeringsstalen för cykel hämtas från tabellen i slutet av detta dokument och är

- för flerbostadshus 31 platser per 1 000 kvm BTA
- och för kontor 15 platser per 1 000 kvm BTA.

Efterfrågan på cykelparkering (grundtalet) uppgår till $31 \times 5 = 155$ platser för bostadsdelen och till $15 \times 3 = 45$ platser för kontorsdelen.

Totalt blir det $155 + 45 = 200$ cykelparkeringsplatser.

Bilparkeringsplatser, grundtal

Parkeringsstalen för bil hämtas från tabellen i slutet av detta dokument och är

- för flerbostadshus 9 platser per 1 000 kvm BTA
- och för kontor 13 platser per 1 000 kvm BTA.

Efterfrågan på bilparkering (grundtalet) uppgår till $9 \times 5 = 45$ platser för bostadsdelen och till $13 \times 3 = 39$ platser för kontorsdelen.

Totalt blir det $45 + 39 = 84$ bilparkeringsplatser.

Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade

Minst 5 % (gällande siffra år 2015 från Bygg Ikapp) av grundtalet ska iordningställas för rörelsehindrade (avrundas till närmsta heltal). Det blir $0,05 \times 45 = 2,25 \approx 2$ platser samt $0,05 \times 39 = 1,95 \approx 2$ platser, alltså totalt minst **4 platser** ska alltså avsättas för rörelsehindrade.

Flexibla parkeringstal

Fastighetsägaren avser bygga parkering i garage på den egna fastigheten. Det är kostsamt och därför väljer fastighetsägaren att få reduktion på parkeringstalen för bil genom att nyttja möjligheterna med flexibla parkeringstal.

Fastighetsägaren väljer mobilitetspaket Guld för bostäder och Silver för kontor. Reduktionen omfattar endast platser för boende och sysselsatta och alltså inte besöksparkering.

- För bostäder ger mobilitetspaket Guld en reduktion på 30 procent av de platser som är avsedda för boende, dvs. $(8 \times 5) \times 0,3 = 12$ platser reduktion.
 - Antalet bilpoolsbilar/bilpoolsplatser beräknas till $(8 \times 5) \times 0,05 = 2$.
 - Ny efterfrågan för bostäder blir då $45 - 12 + 2 = 35$ platser.
- För kontor ger mobilitetspaket Silver en reduktion på 10 procent av de platser som är avsedda för sysselsatta, dvs. $(11 \times 3) \times 0,1 = 3,3$ platser reduktion.
 - Ny efterfrågan för kontor blir då $39 - 3,3 = 35,7 \approx 36$ platser (avrundas uppåt till närmsta heltal).

Totalt antal bilparkeringsplatser uppgår efter reduktion för mobilitetspaket till $35 + 36 = 71$ platser.

Samnyttjande

Fastighetsägaren möjliggör dessutom för samnyttjande av 20 av bilparkeringsplatserna genom långsiktiga, gemensamma parkeringslösningar för bostäder och kontor.

- För bostäder blir reduktionen för samnyttjande 10 procent av 20 platser, dvs. $20 \times 0,1 = 2$ platser. Ny efterfrågan blir $35 - 2 = 33$ platser.
- För kontor blir reduktionen för samnyttjande 10 procent av 20 platser, dvs. $20 \times 0,1 = 2$ platser. Ny efterfrågan blir $35,7 - 2 = 33,7 \approx 34$ platser.

Totalt antal bilparkeringsplatser uppgår efter reduktion för mobilitetspaket och samnyttjande till $33 + 34 = 67$ platser.

Bygga mindre parkering än vad de flexibla parkeringstalen möjliggör

Parkeringstalen är riktlinjer och det finns möjlighet för en fastighetsägare att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att påvisa att det finns skäl till att sänka parkeringstalen ännu mer än vad de flexibla parkeringstalen möjliggör. När en fastighetsägare önskar sänka parkeringstalen mer än vad de flexibla parkeringstalen möjliggör ska detta initieras i ett mycket tidigt skede och en tät dialog ska föras mellan fastighetsägare och Västerås stad genom hela plan- och genomförandeprocessen.

Om en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalet initieras ska det framgå tidigt i projektet. Det ska även tydligt framgå vilka särskilda skäl som ligger till grund för utredningens genomförande, det vill säga vilka skäl som

gör att det kan vara rimligt att anta att parkeringstalet kan sänkas ännu mer än vad de flexibla parkeringstalen redan möjliggör.

Kommunen gör genom byggnadsnämnden en slutlig bedömning om det finns skäl till att det föreslagna antalet parkeringsplatser kan godtas. Likställighetsprincipen ska tillämpas, vilket innebär att fastighetsägare ska behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.



Parkeringstal för bil

MARKANVÄNDNING	ZON 1	ZON 2	ZON 2A	ZON 2B	ZON 3	ZON 4	ZON 5
Lägenheter i flerbostadshus							
bilplatser per 1000 kvm BTA	8,00	11,90	10,00	10,00*	9,00	13,75	14,00
varav för boende	7,00	10,71	9,00	9,00*	8,00	12,50	13,00
varav för besökare	1,00	1,19	1,00	1,00*	1,00	1,25	1,00
bilplatser per genomsnittlig lägenhet	0,58	0,82	0,69	0,69*	0,61	0,94	1,00
varav för boende	0,53	0,75	0,63	0,63*	0,55	0,85	0,91
varav för besökare	0,05	0,07	0,06	0,06*	0,06	0,09	0,09
bilplatser per lägenhet, 1 rum	0,25	0,36	0,30	0,30*	0,26	0,40	0,44
varav för boende	0,23	0,32	0,27	0,27*	0,24	0,36	0,40
varav för besökare	0,02	0,04	0,03	0,03	0,02	0,04	0,04
bilplatser per lägenhet, 2 rum	0,51	0,73	0,61	0,61*	0,53	0,81	0,87
varav för boende	0,46	0,65	0,55	0,55*	0,48	0,74	0,79
varav för besökare	0,05	0,08	0,06	0,06	0,05	0,07	0,08
bilplatser per lägenhet, 3 rum	0,76	1,07	0,90	0,90*	0,79	1,21	1,31
varav för boende	0,69	0,98	0,82	0,82*	0,72	1,10	1,19
varav för besökare	0,07	0,09	0,08	0,08*	0,07	0,11	0,12
bilplatser per lägenhet, 4 rum eller fler	1,01	1,44	1,21	1,21*	1,06	1,63	1,75
varav för boende	0,92	1,31	1,10	1,10*	0,96	1,48	1,59
varav för besökare	0,09	0,13	0,11	0,11*	0,10	0,15	0,16
Studentbostäder, bilplatser per studentrum i korridor	0,06	0,08	0,08	0,08*	0,07	0,08	0,11
Studentbostäder, bilplatser per studentlägenhet	0,08	0,10	0,10	0,10*	0,09	0,11	0,14
Studentbostäder, bilplatser per 1000 kvm BTA	3	4	4	4*	3	4	5
Småhus med parkering på tomten, per enhet	2	2	2	2*	2	2	2
Småhus/radhus med gemensam parkering, per enhet	1,5	1,6	1,6	1,6*	1,5	1,6	1,8
Kontor, bilplatser per 1000 kvm BTA	12	18	18	18*	13	18	28
varav för sysselsatta	11	16	16	16*	11	17	26
varav för besökare	1	2	2	2*	2	1	2
Industri och hantverk, bilplatser per 1000 kvm BTA	10	15	15	15*	11	16	24
varav för sysselsatta	9	14	14	14*	10	14	22
varav för besökare	1	1	1	1*	1	2	2
Förskola, bilplatser per 1000 kvm BTA	6	9	9	9*	6	9	13
Grundskola, bilplatser per 1000 kvm BTA	3	5	5	5*	3	5	7
Gymnasieskola, bilplatser per 1000 kvm BTA	3	5	5	5*	3	5	7
Dagligvarubutiker, bilplatser per 1000 kvm BTA	24	29	29	29*	25	37	55
varav för sysselsatta	4	6	6	6*	4	6	9
varav för besökare	20	23	23	23*	21	31	46
Sällanköpsbutiker, bilplatser per 1000 kvm BTA	18	23	23	23*	19	28	42
varav för sysselsatta	3	5	5	5*	3	5	7
varav för besökare	15	18	18	18*	16	23	35
Hotell, bilplatser per 1000 kvm BTA	10	15	15	15*	11	15	24
Café, bilplatser per 1000 kvm BTA	24	37	37	37*	25	37	53
Restaurang, bilplatser per 1000 kvm BTA	35	53	53	53*	37	53	78
Bibliotek, bilplatser per 1000 kvm BTA	4	6	6	6*	4	6	9
Lager, bilplatser per 1000 kvm BTA	7	7	7	7*	7	7	7

*För Zon 2B (Kopparlunden) finns en särskild överenskommelse angående antalet parkeringsplatser. Överenskommelsen innebär att bilpool, MM och samnyttjande av samtliga parkeringsplatser i området är obligatoriskt och att en större reduktion görs för samnyttjande, vilket resulterar i ett lägre antal parkeringsplatser. Kontakta Trafik- och tillståndsenheten för mer information.

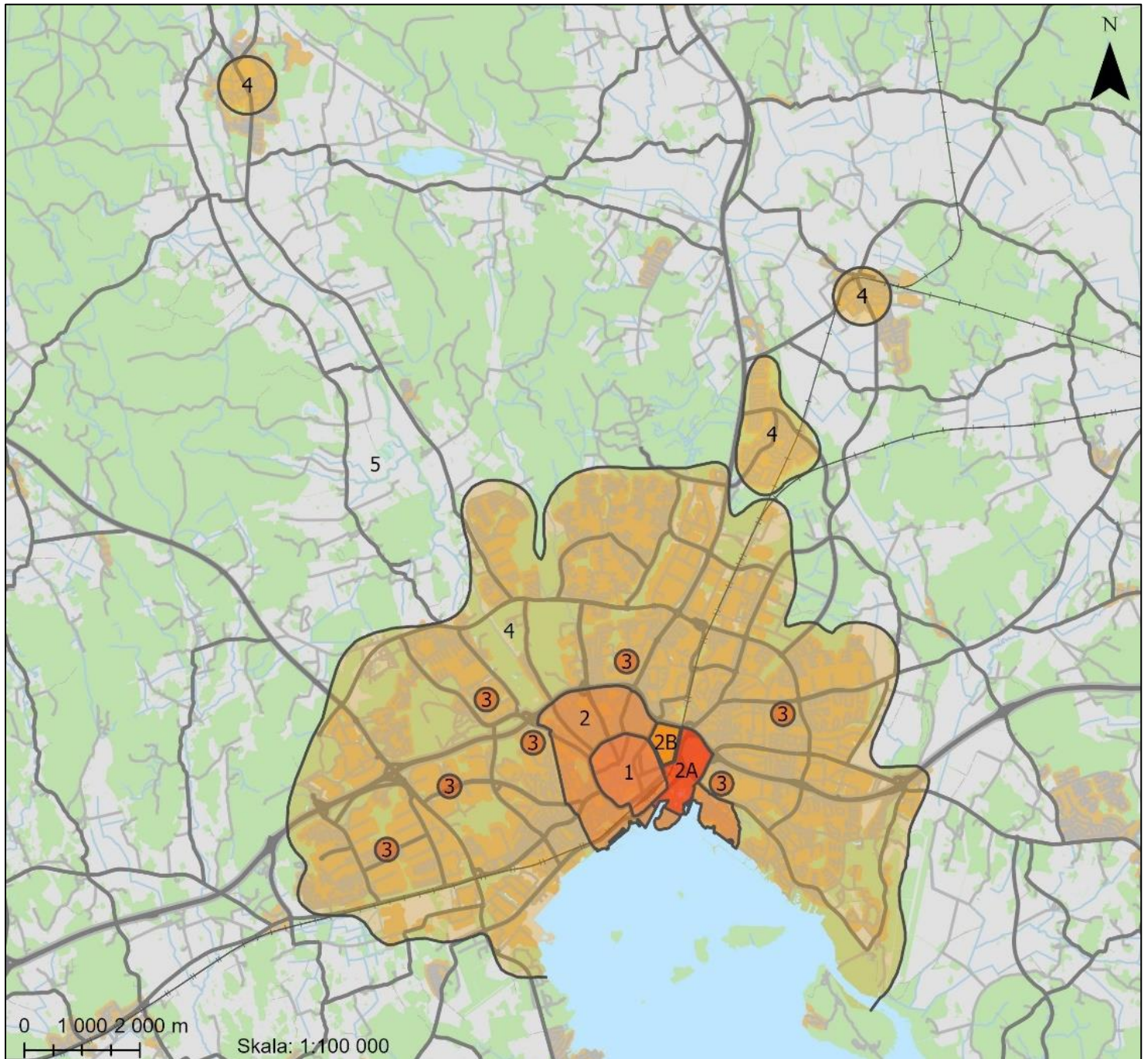


Parkeringstal för cykel

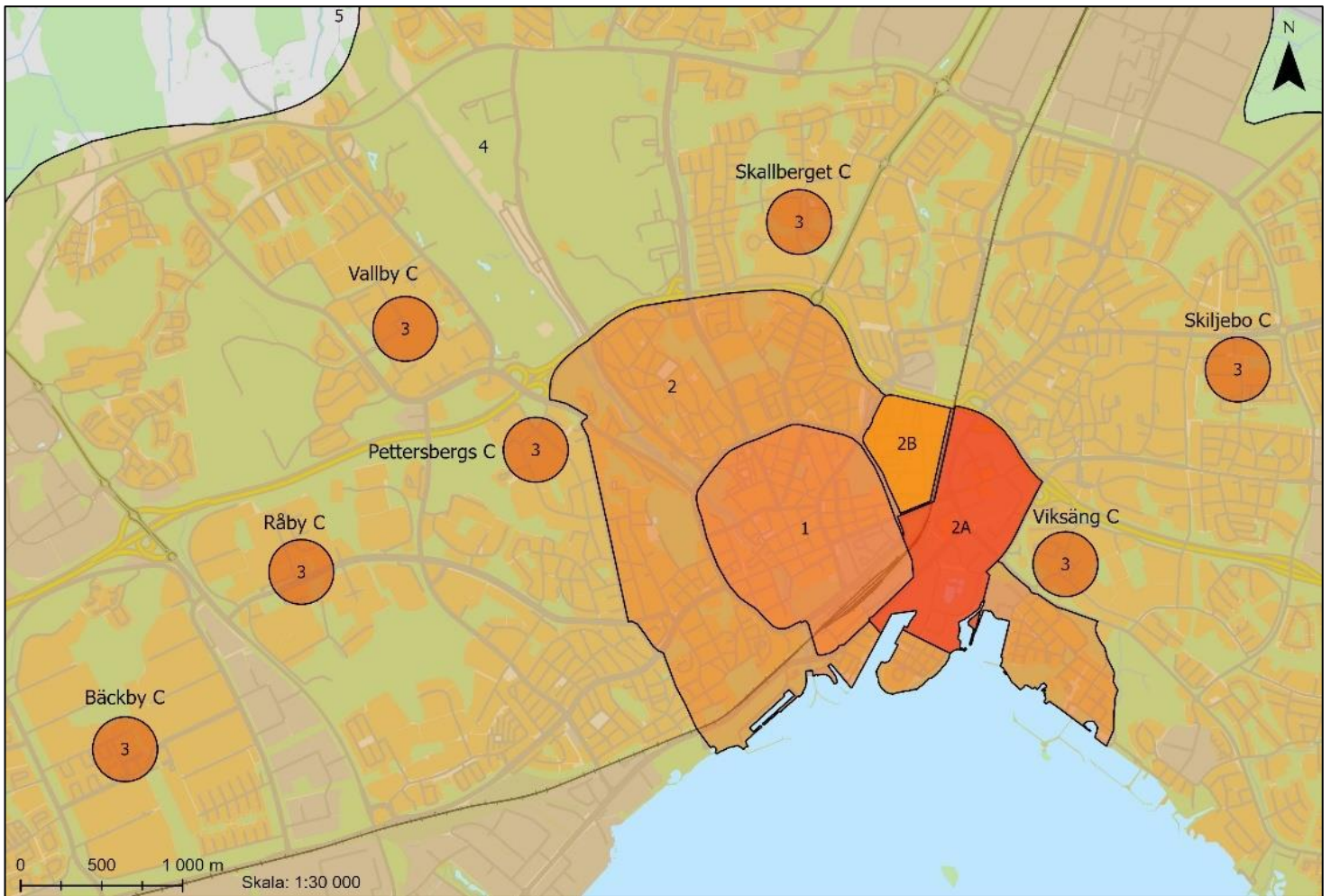
MARKANVÄNDNING	ZON 1	ZON 2	ZON 2A	ZON 2B	ZON 3	ZON 4	ZON 5
Lägenheter i flerbostadshus							
cykelplatser per 1000 kvm BTA	31	31	31	31	31	31	31
varav för boende	24	24	24	24	24	24	24
varav för besökare	7	7	7	7	7	7	7
cykelplatser per genomsnittlig lägenhet	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
varav för boende	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
varav för besökare	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
cykelplatser per lägenhet, 1 rum	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7
varav för boende	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
varav för besökare	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
cykelplatser per lägenhet, 2 rum	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
varav för boende	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
varav för besökare	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
cykelplatser per lägenhet, 3 rum	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1
varav för boende	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
varav för besökare	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
cykelplatser per lägenhet, 4 rum eller fler	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
varav för boende	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
varav för besökare	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Studentbostäder, cykelplatser per 1000 kvm BTA	60	60	60	60	60	60	60
Kontor, cykelplatser per 1000 kvm BTA, inkl. besök	15	15	15	15	15	12	6
varav för sysselsatta	14	14	14	14	14	11	5
varav för besökare	1	1	1	1	1	1	1
Industri och hantverk, cykelplatser per 1000 kvm BTA	13	13	13	13	13	10	6
varav för sysselsatta	12	12	12	12	12	9	5
varav för besökare	1	1	1	1	1	1	1
Förskola, cykelplatser per 1000 kvm BTA	24	24	24	24	24	23	20
varav för sysselsatta	7	7	7	7	7	6	3
varav för barn/föräldrar	17	17	17	17	17	17	17
Grundskola, cykelplatser per 1000 kvm BTA	42	42	42	42	42	41	40
varav för sysselsatta	4	4	4	4	4	3	2
varav för elever	38	38	38	38	38	38	38
Gymnasieskola, cykelplatser per 1000 kvm BTA	40	40	40	40	40	39	38
varav för sysselsatta	4	4	4	4	4	3	2
varav för elever	36	36	36	36	36	36	36
Dagligvarubutiker, cykelplatser per 1000 kvm BTA	16	21	21	21	24	12	6
Sällanköpsbutiker, cykelplatser per 1000 kvm BTA	13	17	17	17	20	9	5
Hotell, cykelplatser per 1000 kvm BTA	4	4	4	4	4	3	2
Café, cykelplatser per 1000 kvm BTA	22	9	9	9	17	12	5
Restaurang, cykelplatser per 1000 kvm BTA	22	9	9	9	17	12	5
Bibliotek, cykelplatser per 1000 kvm BTA	4	2	2	2	3	2	1
Lager, cykelplatser per 1000 kvm BTA	6	6	6	6	6	6	6

Zonkartor för parkeringstal

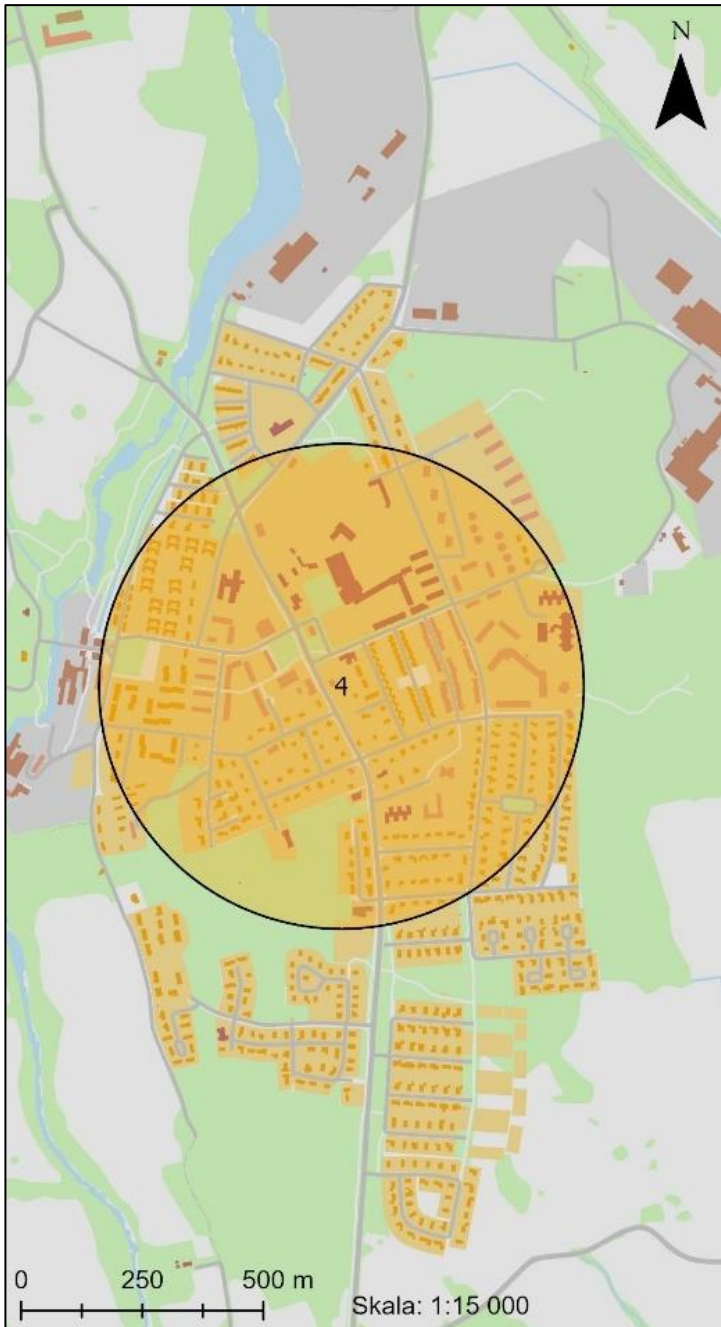
Samtliga zoner



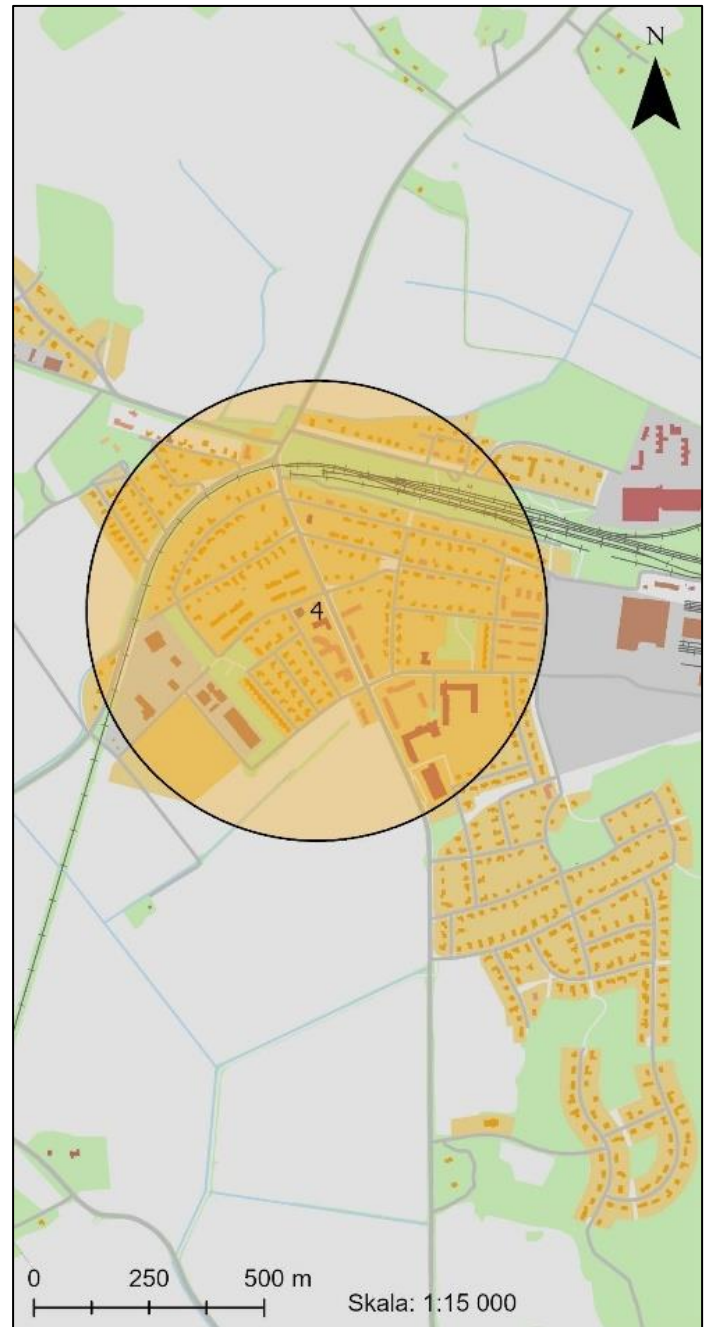
Centrala Västerås



Skultuna



Tillberga





VÄSTERÅS STAD

Kontaktcenter: 021-39 00 00

www.vasteras.se